

José María González-Haba Guisado.

Consiste este trabajo, como lo dibuja su título, en la búsqueda de una verdad.

*«¿Tu verdad.? No, la verdad.
y ven conmigo a buscarla.
La tuya, guárdatela»*

En el pensar de la Grecia Clásica, se decía que la verdad se complacía en ocultarse. Por ello, PARMÉNIDES llamó *aleteia* al hecho de quitar el velo que ocultaba la realidad.

Con el tiempo tal expresión se debilita y en los nuevos años se la denomina Apocalipsis.

Aseguro que desconozco cuándo y cómo en el caso a analizar se veló un pedazo de la vida. Yo solo vengo a presentar desnuda la realidad.

Desde el año de 1960 en que fui designado Letrado-Jefe de la Asesoría Jurídica de una Entidad Aseguradora de Automóviles, el mundo de la circulación rodada, supuso más del 80 % de mi actividad profesional.

Absorbió mi horizonte. Más, si un problema estaba relacionado con mi provincia de Cáceres.

Un día, no se si de 1991 o de 1992, en mis manos aparecieron, por entregas, las páginas de la publicación titulada «Cáceres historia viva. Cien años de vida cacereña», debidas al diario HOY.

En las mismas se afirmaban cosas como éstas: Cáceres fue la primera provincia peninsular que tuvo un automóvil matriculado como tal; la primera que contó con un servicio de taxi, la ciudad de Coria; la primera donde se establece una línea regular de autobuses, Cáceres-Trujillo; igualmente la primera donde ocurre una víctima mortal.

He aquí el resumen del magistral trabajo del periodista cacereño Don FERNANDO GARCÍA MORALES, publicada en el citado diario HOY, el 30 de mayo de 1976.

De todas estas primicias, la que llamó de manera más poderosa mi atención fue la muerte de una persona por su relación con mis quehaceres.

La difundí por vía oral, en mis clases en la Escuela de Práctica Jurídica en la Universidad de Extremadura e igualmente la publiqué en mi obra «Seguro Voluntario-Necesario y No Necesario del Automóvil,» 1995, página 34, con estas literales palabras:

“ «Fue en Cáceres donde se produjo el primer accidente mortal del automóvil en el que pereció el Abogado y deportista Don FERNANDO GARCÍA BECERRA, que había matriculado el 18 de Noviembre de 1904 con el número CAC-3, un Renault de 10 caballos, con el que se causó la muerte».

Así las cosas, un día conocí que, mea culpa, el Magistrado Sr. DÍAZ MENDEZ escribió de esta manera:

GONZALEZ-HABA Y GUISADO señala que fue en Cáceres donde se produjo el primer accidente mortal del automóvil en el que pereció. Se trata de un trabajo titulado «*El Seguro en relación con la circulación de vehículos de motor*», incluido en «Derecho de Seguros, 11», publicado por el Consejo General del Poder Judicial, 1966, pagina 113.

Pasaron los años y el silenciar se convirtió en olvido. Pero un buen día, volvió al recuerdo el dramático suceso. En 2004, pensé que iba a cumplirse el centenario del siniestro por lo que decidí publicar una nota en la prensa para lo cual comencé a buscar algunos datos y confirmaciones.

Acudí a la trujillana BLANCA FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, mujer del trujillano Luís GUTIÉRREZ LOZANO, por su asistencia diaria a los Juzgados, y con los datos que la entregué me localizara en el Registro Civil los de la muerte del Sr. GARCÍA BECERRA. Incluso colaboró el Juez encargado del Registro, RAIMUNDO PRADO BERNABEU.

El tiempo pasaba la defunción no aparecía. Hasta el amigo Juez entendió que la búsqueda era

una tomadura de pelo mía.

No desesperé. Pasó el 18 de Noviembre y a empezar con nuevo bríos, pues yo no abandonaré aquél apasionante suceso.

Revisé mis fuentes, volví a mis viejos papeles. Y sucedió de esta suerte:

Tomé dos obras cacereñas, raíces de mis sondeos, desde sus índices onomásticos.

1. «*La ciudad de Cáceres. Estampas de medio siglo de pequeña historia*», 1953 del escritor Don MIGUEL MUÑOZ DE SAN PEDRO».
2. «*Cáceres visto por un periodista*» de GERMÁN SELLERS DE PAZ, 1981.

Mi último repaso de la primera obra había terminado en el año de 1904, fecha de la presunta muerte de nuestro conductor, Sr. GARCIA BECERRA. Los años posteriores estaban olvidados de mi primera lectura.

Encontré en el lugar dedicado al año de 1911 estas reveladoras palabras: «Capítulo XXX. Política y Literatura. 1911».

En uno de los párrafos de la página 200 se habla del periodista y poeta BELMONTE, conversador ameno y prototipo de la elegancia, simpático y humorista, bullía y figuraba en el primer plano social. Su popularidad, aunque con matices distintos, podríamos compararla con la de FERNANDITO GARCÍA BECERRA; «*cuyo nombre viene a nuestra memoria porque en este año murió en un accidente automovilístico en la carretera de Irún constituyendo su entierro en Cáceres, a donde fue traído su cadáver una auténtica manifestación de duelo, por las generales simpatías que generaba este muchacho, rico, un poco derrochador y un mucho aficionado al toreo*».

El cielo se había abierto para mí. La luz me llenó de alegría por ser ansioso de rectificar mis noticias; era la hora de la paz y de publicar mis yerros a toda orquesta.

La primera medida fue encargar desde BLANCA FERNÁNDEZ al Registro de Irún datos sobre nuestros deseos, que son contestados amabilísimamente con el Documento que aportamos.



En él se dice de éste modo:

“ «En la Villa de Irún. Provincia de Guipúzcoa, a las 10 de la mañana del día once de septiembre de mil novecientos once, ante Don Gregorio Morales, Juez Municipal de la misma y Don Carlos Indart, Secretario, compareció Doña Verónica Urti..., viuda, mayor de edad de esta vecindad, manifestando que Don FERNANDO GARCÍA BECERRA Y LÓPEZ MONTENEGRO, natural de Cáceres de edad de treinta y dos años, propietario, falleció a las 12 horas de la mañana de ayer, en el Hospital de esta villa, a consecuencia de fractura de cráneo, de lo cual daba parte en debida forma por encargo de la Sra. Superiora.

En vista de esta manifestación y de la certificación facultativa presentada, el Sr. Juez Municipal dispuso extender la presente acta de Inscripción, consignándose en ella además de lo expuesto por la declarante y en virtud de las noticias que se han podido adquirir las circunstancias siguientes:

Que era viudo en el acto de su fallecimiento, de Doña MARÍA BERJANO, natural de Cáceres de cuyo matrimonio tuvieron un hijo llamado JOSÉ.

“ *Que era hijo legítimo de Don PEDRO GARCÍA y de Doña ADELA LÓPEZ MONTENEGRO, naturales de Villanueva, ambos ya difuntos.*

Que no se sabe si otorgó testamento.

y que su cadáver sería trasladado con la debida autorización al Cementerio de Cáceres.

Fueron testigos presenciales Don Estéban Soro y Don Anastasio Pérez, mayores de edad, empleados y domiciliados en esta villa.

Leída íntegramente esta Acta, invitadas las personas que deben suscribirla a que la leyeran por sí, si así lo creían conveniente, se estampó en ella el sello del Juzgado Municipal y la firman el Sr. Juez y los Testigos haciéndolo a ruego de la declarante, que dijo no saber, Don Juan María Semper, mayor de edad, de esta vecindad, que certifico.»

De esta manera tan simple y sencilla queda resuelto y decidido de cuándo y dónde sucede la muerte de nuestro personaje cacereño Don FERNANDO GARCÍA BECERRA Y LÓPEZ MONTENEGRO.

Ya podían trabajar los citados amigos en la indagación registral.

Un nuevo camino para trabajar. Camino que haré en este nuevo andar.

Porque:

a) FERNANDO GARCÍA MORALES, en la página 101 de su «Cáceres, historia viva» describió el siniestro de esta manera: «Fue en Cáceres donde se produjo el primera accidente mortal de automóvil en el que pereció el abogado deportista cacereño Don FERNANDO GARCÍA BECERRA que había matriculado, el dieciocho de noviembre de mil novecientos cuatro con el numero CAC-3, un Renault de 10 caballos y cuatro cilindros con el que se causó la muerte».

El trujillano JOSÉ LOZANO RAMOS, en su interesantísimo libro «*El Automóvil en Trujillo*», 1995, versión de una Comunicación aportada en 1985 a los Coloquios Históricos de Extremadura, y que recoge, en su página 16 tamaño suceso casi literalmente.

Años más tarde MATILDE MURILLO DEL CASTILLO, año 2000 lo mismo describe en su libro «*La Fotografía en Extremadura*».

Ya he descrito mi posición al beber en la fuente de FERNANDO GARCÍA MORALES.

Conocía de mucho antes la obra del Sr. MUÑOZ DE SAN PEDRO, «*La Ciudad de Cáceres*». Lo relativo a nuestro protagonista había terminado en el año de 1904. Mi paseo por esas páginas había concluido en el año de la muerte presunta. Las anteriores visitas al libro estaban totalmente desaparecidas.

Analizando los datos que poseo reales, que la muerte no es en 1904, lo deduzco:

“ a’) De los actos conocidos de Don FERNANDO GARCÍA BECERRA Y LOPEZ MONTENEGRO.

En el año de 1907 inscribe en el registro de automóviles un nuevo vehículo marca Rochet, número 4188, de 24 HP Y de cuatro asientos, su carrocería es doble, una de carrera con asiento portátil detrás y otra de doble faetón y que fue el vehículo CAC-13.

Al año siguiente, 1908 en el mes de abril, inscribe otro nuevo automóvil, también marca Rochet, de 3 frenos, 40 HP, 5 asientos, tipo Scheider, doble faetón que fue el CAC-16.

b ') Desde referencia de terceras personas.

GERMÁN SELLERS DE PAZ, en «*Cáceres visto por un periodista*», página 226 habla de «La nueva ganadería de Don JOSÉ y FERNANDO GARCÍA BECERRA se lidió en Cáceres por primera vez en 1905.»

b) MUÑOZ DE SAN PEDRO, Conde de Canilleros, abunda en su obra en estos dos detalles:

“ a ‘) Año de 1906, cuando en la peregrinación extremeña a Guadalupe, para ofrendar una lámpara votiva, afirma que se desplazaron dos familias de la capital en sus automóviles de los que eran dueños Don MANUEL LÓPEZ MONTENEGRO y los hermanos PEPE Y FERNANDO GARCÍA BECERRA.

b’) Año de 1907, cuando FERNANDO interviene en un festejo cómico en la Plaza de Toros de Cáceres, como matador.

Tampoco fue FERNANDO GARCIA BECERRA, la primera víctima mortal en accidente automovilístico de España.

Desconozco cómo, cuándo y dónde acontece el primer mortal suceso. En Madrid fue en 1908, cuando una joven es alcanzada y muerta en una esquina de la calle Barquillo.

Una tercera rectificación quiero hacer, Don FERNANDO GARCIA BECERRA, no era Abogado. Quizás su titulación fuera la de Licenciado en Derecho. En los archivos del Colegio de Abogados de Cáceres, no aparece por parte alguna.

Esta distinción es muy tenida en cuenta por nosotros. La realidad es la que es y no es dable sustituir.

Seguidamente recojo algunos Aspectos Curiosos de cuanto he terminado de exponer.

1.- EL PRIMER ACCIDENTE MORTAL DE LA HISTORIA.

El que fuera Magistrado de la Sala Primera del Tribunal Supremo Don JOSE LUIS ALBACAR LÓPEZ, («Los daños derivados del tráfico ante la Jurisdicción Civil», La Ley 1992-3, página 1036 y ss»), afirma que RODRÍGUEZ DEVESA sienta como el primer acontecimiento mortal automovilístico sucedido el 18-08-1896, en Londres, cuando un coche que iba a velocidad de 6 kilómetros por hora atropelló a la modista BRIDGET DISCOLL.

Complemento la cita con otra de J.K. BRIDGET («Historia de las Comunicaciones. Transportes Terrestres», 1965, página 127) Aquí se lee que «Los automóviles de vapor empezaron a multiplicarse por los caminos de Europa, por ejemplo Inglaterra, la opinión pública se mostró escéptica y opuesta al nuevo invento. La aparición de aquellos monstruos humeantes y ruidosos, aterraban a los cocheros de los elegantes cabs ingleses, por lo que, en primer lugar se impusieron graves tributos a los propietarios de los nuevos vehículos, hasta que en 1837 bajo la presión de las compañías de transportes de tracción animal y ferroviaria el Parlamento Británico votó el famoso Red Flag Bill, o Decreto de la Bandera Roja, que señalaba una velocidad máxima de 4 millas por hora para los automóviles, y obligaba a que cada vehículo de esta clase fuese precedido por un hombre a pie, con un banderín de color rojo o una linterna. Además cada vez que se cruzara con un coche de caballos el automóvil tenía que detenerse. Esta Ley permaneció en vigor hasta 1896»

1.1.- LA VELOCIDAD.

El Derecho español, el Reglamento de 17-09-1900, ordenaba en su artículo 16 que en ningún caso excederá la velocidad de 28 km/h, aproximándose a ella solamente en terreno llano y despoblado donde el tránsito sea limitado.

En la travesía de los pueblos se reducirá por regla general al máximo de 12 km/h; en los sitios estrechos, en las curvas de pequeños radio, enfrente de las bocacalles y en el cruce con tranvías se moderará la marcha lo necesario para evitar accidentes.

La regla más curiosa que conozco en este terreno, a los efectos de resguardarse de siniestros, la encontré y recogí de BERTRAND RUSSELL, y practicada por los pitagóricos, decía así: «No andar por las carreteras» (Historia de la Filosofía Occidental,» 1994, pagina 69).

1.2.- CÁCERES ADELANTADA DEL AUTOMOVILISMO.

Expresión ésta que recojo de FERNANDO GARCÍA MORALES.

La manifiesta en estos terrenos:

a) En el Registro de Automóviles:

El artículo 6 del citado Reglamento de 1900 ordenó en su apartado tercero, que en el Gobierno Civil de cada provincia habrá un Registro General para los automóviles, por lo que a cada provincia se refiera.

El primer vehículo matriculado en España sucedió en Palma de Mallorca, el día 31-10-1900.

Superó, únicamente, en unos días al CAC-1 que ocurre en la fecha 18-11-1900. Su titular era el vecino de Plasencia Don FABIÁN MUÑOZ, y el vehículo un triciclo, marca Climent. No se guarda memoria del propietario, que se cree fuere algún técnico que acudiera para alguna obra de esta ciudad.

Recordaré que el primer automóvil matriculado en Madrid tiene lugar el 19-08-1907.

Como Anexo de este trabajo acompaño la numeración y titularidad de los cincuenta primero vehículos matriculados en Cáceres.

b) El Primer Taxi Español.

Es el número dos del Registro de Cáceres, a nombre de la Unión Extremeña en la ciudad de Coria, matriculado el 18-11-1904, es marca De Dion Boston de 25 HP movido por vapor.

c) La Primera Línea de Autobuses.

Su trayectoria fue Cáceres- Trujillo , servida por dos autobuses matriculados el mismo día, el 4-12-1907 y de la misma marca Sag Gaggenu.

El CAC-8, de ocho asientos.

El CAC-9 con dos departamentos, uno con asientos de primera en número de seis y otro de segunda con diez.

La titularidad de la firma ARTALOYTIA, SÁNCHEZ y CORTÉS.

1.3.- OTROS DATOS GENERALES.

Cuando hablé del primer automóvil de Madrid es necesario recordar esta advertencia de J. LERAL TA GARCÍA («Madrid, Villa y Coche», 1993, página 238), esto es que no se trata del primer circular por allá, y sí el primero que acudió a la cita impuesta por el Ayuntamiento para su ingreso en el recién inaugurado Registro Municipal de Matriculaciones.

Se trataba de un Panhard-Levassor, propiedad de Don VALENTÍN CÉSPEDES Y CÉSPEDES, Y su conductor Don Luis VELÁZQUEZ.

Testimonios vivos de aquéllas calendas afirman que los primeros que circulan solo sirven para experimentos mecánicos, porque aquellos venerables cacharros, que no otra cosa fueron, los primeros vehículos de tracción mecánica. Eran tan complicados en su manejo y tan sencillamente imperfectos, que precisaban de una mano experta para conducirlos y cuidarlos.

Arrancaban cuando arrancaban, a base de manivela, y con sudar hasta más no poder.

Cuando daban dos falsas explosiones y se paraban, sin venir a cuento y sin tener porque había que desmontarlos pieza a pieza, y si dábamos al fin con la avería menos mal.

Consecuentemente, Don JOSÉ DE ECHEGARA y afirmó que el coche, como deporte y entretenimiento, bien, pero que de ninguna manera como medio práctico de transporte.

Todo resultaba extraño, novedoso incluso la figura del conductor o chauffeur, como se decía entonces. En invierno, para defenderse del frío que pasaba en el pescante, se embutía en un abrigo de pelo que le daba aspecto de oso y vestíase en verano con un guardapolvo blanco de cuello y puños azules, tocándose con una gorra de visera puesta al revés.

ADIOS FINAL

Termino acercándome a la tumba de FERNANDO, en el Cementerio de Cáceres, en el Panteón Familiar de Don DANIEL BERJANO ESCOBAR, en el primer patio.

Allá yacían los restos de su esposa Doña MARÍA VICTORIA BERJANO, desde el día 3-4-1909.

Los de FERNANDO, primero ingresaron en un nicho. Pasados los años, el hijo de ambos ordenó extraer de sus sepulturas los restos y encerrarlos juntos para siempre.

Descansa en Paz, FERNANDO, a la vez que musito una oración y la promesa de no volver a alterar tu tranquilidad.

Termino con aquellas palabras que se leían en los caminos de Roma junto a las tumbas allá existentes: «*Siste, viator, heroem calcas*» que traduzco libérrimamente: caminante, detente, que tus pasos pueden dañar a quien tanto caminó en su vida y luego de ella.

¡Adiós, FERNANDO!

ANEXO I

REGISTRO GENERAL DE VEHÍCULOS DE LA PROVINCIA DE CÁCERES

CC-1.- Don FABIÁN MUÑOZ SERVAN, Plasencia. Propietario de un triciclo marca Climent, matriculado el 18-11-1900.

CC-2.- «La UNIÓN EXTREMEÑA», Coria. Matrícula el día 6-6-1904, un automóvil marca De Dion Boston, para dedicarlo al servicio público, de 25 HP.

CC-3.- Don FERNANDO GARCÍA BECERRA LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. El 18-11-1904, matricula un Renault de 10 HP, 4 cilindros, 2 frenos, uno de pedal y otro de palanca, con cuatro asientos.

CC-4.- Don FRANCISCO CANO BOTE, Trujillo, Día 7-1-1905. Renault de 2 cilindros y 12 HP.

CC-5.- Don MANUEL LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. Año de 1905, vehículo De Dion Boston, faetón y 8 HP.

CC-6.- Don MANUEL LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. Año de 1907. Vehículo Boyer Puteau, 5

asientos, 2 frenos, 12 HP.

CC-7.- Don JUAN ANTONIO MEDIAVILLA PÉREZ ALOE, Trujillo. Año de 1907. Vehículo Delauna Belleville, 4 cilindros.

CC-8.- Don FELIPE RAMOS MARÍN, Cáceres y Don ENRIQUE CORTES PÉREZ, Trujillo. Año de 1907. Ómnibus cerrado de 8 asientos, marca Sag Gaggenau, 4 cilindros, 24/32 HP, tres velocidades.

CC-9.- Don FELIPE RAMOS MARÍN, Cáceres y Don ENRIQUE CORTÉS PÉREZ, Trujillo. Año de 1907. Ómnibus con dos departamentos de viajeros, 6 asientos de primera y 10 de segunda. Cuatro cilindros y cuarenta HP, tres velocidades y marcha atrás.

CC-10.- Don EMILIO MARTÍNEZ MORENO, Trujillo. Año 1907, Panhard de 10 HP.

CC-11.- Don FELIPE RAMOS MARÍN, Cáceres. Año 1907, Ómnibus Sag Gaggenau, cuarenta HP, cuatro cilindros y departamentos de primera y segunda clase, 16 asientos.

CC-12.- Don FERNANDO SÁNCHEZ OCAÑA, Plasencia. Año 1907, Fiat 14/18 HP, 6 asientos.

CC-13.- Don FERNANDO GARCÍA BECERRA y LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. Año 1907, Vehículo Rochet, 24 HP, cuatro asientos, carrocería doble, de carrera con asiento portátil detrás y otra de doble faetón con cuatro asientos.

CC-14.- Don ENRIQUE GRANDA Y CALDERÓN DE ROBLES, Don Benito. Año de 1908. Panhard-Levassor, 35 HP.

CC-15.- Don Luís PÉREZ ALOE MEDIAVILLA, Trujillo. Año 1908, vehículo Sindentsch, de dos cilindros.

CC-16.- Don FERNANDO GARCÍA BECERRA y LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. Año de 1908, vehículo Rochet, tres frenos, cinco asientos, 40 HP, doble faetón.

CC-17.- Don FELIPE RAMOS MARÍN, Cáceres. Año 1908, Ómnibus, marca Suddentsche, cuatro

cilindros y 32 HP.

CC-18.- Don MANUEL LÓPEZ MONTENEGRO, Cáceres. Año 1908. Vehículo Hispano-Suiza, 20/30 HP, doble faetón.

CC-19.- Don FRANCISCO GUILLÉN CANO, Trujillo. Año 1908. Iberia 35 HP.

CC-20.- Don ANDRÉS SÁNCHEZ DE LA ROSA, Cáceres 1909. Panhard-Levassor, 18 HP, faetón.

CC-21.- Don JOSÉ ZUGASTI MACÓN, Cáceres. Año 1910. FN doble faetón. CC-22.- Don ANTONIO PÉREZ ALOE SILVA, Trujillo. Año 1910. Fiat 15/20 HP.

CC-23.- Don GONZALO GONZÁLEZ BORREGUERO, Cáceres. Año 1911. Hispano-Suiza, 12/15 HP, cuatro cilindros.

CC-24.- Don HERMENEGILDO GARCÍA LOBO, Cáceres. Año 1911. Berliet de cuatro asientos, 15/22 HP, doble faetón.

CC-25.- Don ENRIQUE GRANDA CALDERÓN DE ROBLES, Don Benito. Año 1911. Mercedes, dos asientos dentro y dos en el pescante.

CC-26.- Don FRANCISCO BENITO VINIEGRA, Cáceres. Año 1911. Cotteran, 10/12 HP, dos cilindros.

CC-27.- Don JUAN SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Madroñera. Año 1911. Panhard-Levassor, 15 HP.

CC-28.- Don JUAN SÁNCHEZ MARTÍN-MORA, Trujillo. Año 1911. Nideausse, 12 HP.

CC-29.- Don VICTOR BERJANO GÓMEZ, Cáceres. Año 1911. Ford de 10 HP, cuatro cilindros, dos velocidades y marcha atrás, doble faetón y cuatro asientos.

CC-30.- Don JOSÉ ROSADO GIL, Cáceres. año 1912. Mercedes 8 HP Y cuatro asientos.

CC-31.- Don JOSÉ ZUGASTI MARTiN, Cáceres. Año 1912. Vehículo FN, 30/40 HP, cuatro

cilindros, dos velocidades, marcha atrás, y frenos de manos y pies.

CC-32.- Don GENARO APARICIO RUIZ, Cáceres. año 1912. Sizaire Nandía, de 10 HP.

CC-33.- Don JOSÉ ELÍAS PRAT, Cáceres. Año 1912. Vehículo L'Aurraine, 24 HP, cuatro cilindros.

CC-34.- Don ÁLVARO DE ULLOA y FERNÁNDEZ DURÁN, Madrid. Año 1912. Panhard-Levasser, cuatro cilindros, 12/22 Hp, cuatro asientos.

CC-35.- Don CIPRIANO HIGUERO ÁVILA, Cáceres. Año 1912. Panhard-Levasser, 20 HP.

CC-36. Don ENRIQUE GRANDA CALDERÓN DE ROBLES, Don Benito. Año 1913. Mercedes 20 HP, faetón de 6 asientos.

CC-37.- Doña MANUELA MONTENEGRO VILLARROEL, Alcántara. Año 1913. Vehículo Mitchell, 13 HP.

CC-38.- Don DANIEL BERJANO ESCOBAR, Cáceres. Año 1913. Regol, 12 HP, cuatro asientos.

CC-39.- Don JOSÉ MARÍA VALVERDE GIL, Trujillo. Año 1913. Mercedes Benz, doble faetón, 15 HP.

CC-40.- Doña JUSTA LÓPEZ MONTENEGRO y SAENZ LAGUNA, Cáceres. Año 1913. Panhard.

CC-41.- Don MIGUEL PÉREZ CARRASCO, Valencia de Alcántara. Año 1913. Maxwell.

CC-42.- Don JESÚS PALACIOS G. Cáceres, Año 1913. Landers de 15/20 HP.

CC-43.- Don JOSÉ GRANDE CALLEJA, Cáceres. Año 1913. Panhard-Levasser, doble faetón de carrocería, cuatro asientos.

CC-44.- Don DIEGO TRESPALACIOS CARVAJAL, Cáceres. Año 1913. Panhard-Levasser, doble faetón de carrocería, cuatro asientos y 11/15 HP.

CC-45.- Don ANTONIO BERNÁLDEZ VILLEGAS, Valencia de Alcántara. Año 1913. Hispano-Suiza, doble faetón y 15 HP.

CC-46.- Don RAFAEL BONILLA SAMA, San Vicente de Alcántara. Año 1913. -Maxwell, cuatro cilindros y 30 HP.

CC-47.- SOCIEDAD CABRAL-GILL, San Vicente de Alcántara. Año 1913. Maxwell, 20/25 HP, cuatro cilindros, cinco asientos, doble faetón.

CC-48.- Don MIGUEL MAYORALGO TORRES CABRERA, Cáceres. Año 1913. Mercedes 8/18 HP, doble faetón.

CC-49.- Don DIEGO TRESPALACIOS CARVAJAL, Cáceres. Año 1913. Renault, 11 HP de dos asientos.

CC-50.- Doña CAROLINA ALVARADO, Cáceres. Año 1913, Ford T de carrocería Torpedo.

ANEXO II

La Orden de 24 de Mayo de 1907 recoge las contraseñas de las placas de los automóviles.

Recojo únicamente aquéllas que en sus inicios son distintas a las posteriores:

ALBACETE.- ALB.

BILBAO.- B.L.

CÁCERES.- C.A.C.

CASTELLÓN.- C.A.S.

SEGOVIA.- S.E.G.

TENERIFE.- T.E.

TERUEL.- T.E.R.